

Synthèse collective

Un décalage entre l'ampleur des enjeux relatifs à la logistique et sa faible présence dans les stratégies de décarbonation

L'exposé de Michel Savy a permis de prendre la mesure des enjeux relatifs à la logistique :

- > 70 millions de mètres carrés logistiques en France et une situation de pénurie face à la hausse du e-commerce et l'inflation des besoins en surfaces (seulement 2% de vacance...).
- > 100 kilos de marchandises transportées par personne par jour... dont environ 50% sont des matériaux de construction.
- > 1,8 million d'emplois, dans des secteurs à marges faibles, très concurrentiels. Un secteur qui repose sur un modèle économique low-cost.
- > Le e-commerce continue sa croissance fulgurante (1 achat en ligne par personne par semaine en moyenne ; doublement du taux de croissance entre 2020 et 2021) et met sous pression le système logistique : plus d'expéditeurs, plus de destinataires, plus de points d'étapes, plus de mètres carrés de foncier nécessaire.
- > Un fonctionnement éco-systémique : multi-acteurs (ce qui rend difficile la lecture des externalités et des responsabilités) et multi-scalaire (ce qui rend difficile la rencontre entre la géographie des problèmes et celle des solutions).
- > Hypothèse que bientôt le fret sera majoritaire dans les émissions du transport, car on va réussir à passer à l'électrique sur les voitures, mais ça ira moins vite sur les camions et les VUL.

Des géants mondiaux aux entrepreneurs indépendants locaux... un système dual, qui avance à deux vitesses

De la tour CMA-CGM à la plateforme Sogaris, on entrevoit la variété des acteurs et de leurs capacités de transformation. Comparons trois acteurs rencontrés pendant cette session :

- > La CMA-CGM est « le groupe le plus rentable de l'histoire du capitalisme français, avec 70 milliards de chiffre d'affaire en 2022 » (Patrice Bergamini).

Il rassemble 170 000 collaborateurs, 750 entrepôts (via CEVA), 10 000 naviguants, 22 millions de conteneurs transportés en 2022, des terminaux dans les principaux ports mondiaux, des joint ventures pour sécuriser toute la chaîne, le rachat de grands médias. Cet acteur « réévalue sans cesse sa stratégie géopolitiques pour trouver les artères les plus fluides et sécuriser ses chaînes mondialisées » (Damien Denizot).

De tels groupes peuvent avancer sur une stratégie environnementale alliant autosuffisance énergétique des entrepôts, objectif « 0 conteneur perdu en mer », règles de navigation protectrices des cétacés, augmentation du nombre de navires propulsés au GNL (depuis 2017) puis au méthanol (depuis 2022), électrification à quai progressive des bateaux et des équipements portuaires, ... (Claire Martin).

Ils sont aussi très impactés par les dérèglements climatiques (augmentation du nombre d'épisodes météorologiques de haute intensité enregistrés par le Fleet Center et baisse du niveau d'eau dans le Canal de Panama et à terme dans celui de Suez).

- > CEVA Logistics, la filiale de la CMA-CGM qui constitue une stratégie « end-to-end » en rachetant (rien qu'en 2022 !!!) : Colis Privé sur le « last mail », Ingram e-commerce, GEFCO, Bolloré Logistics, Stellar et ses entrepôts, FM Logistics (Alexandra Oliveira)... tout en étant

locataire de tous ses entrepôts et ayant le moins d'actifs possible dans la logique des « non-asset compagnies ».

> La SOGARIS, SEM foncière et investisseur spécialisé dans l'immobilier logistique, a dans ses actifs des plateformes, des hotels et des micro-hubs et cherche à innover en matière de logistique (voir leurs travaux sur « [l'immeuble inversé](#) » ou les « [centrales de mobilités](#) »), mais ils gèrent aussi des sites plus « ordinaires » comme celui d'Arenc, où la place de l'informel, des activités de petites sous-traitance restent majoritaires.

> « La moyenne des entreprises du secteur rassemblent 7 salariés, sans compter la multitudes de livreurs qui sont auto-entrepreneurs » (Michel Savy)

La priorité : décarboner le transport routier

> 88% des trajets effectués par la route, 2% par le fleuve (même si la moyenne nationale cache des situations très variables selon les régions) et moins de 10% pour le rail (Michel Savy)

> « Le transport maritime est 100 fois moins carbonné que l'aérien, rapporté à la tonne / km transportée. Au total nous représentons 3% des émissions mondiales alors que nous transportons plus de 80% des biens manufacturés. Pour autant, il va falloir atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. » (Claire Martin)

> « 50% des trajets font moins de 50 kilomètres, le rail et le fluvial ne seront donc pas pertinent pour ces cas là. Il faut donc décarboner la route ! » (Michel Savy)

> « Sur la route on parle de 600 000 poids lourds et 6 millions de camionnettes. Ce sont parfois des grandes entreprises mais bien souvent des toutes petites. 43% des entreprises ont moins de 10 camions. Ces petites entreprises n'ont pas le même rapport à la transformation écologique.» (Jean-Yves Astouin)

> « On a un problème de concurrence à l'échelle européenne entre les acteurs routiers. Par exemple sur le remboursement de la TICPE, les Français sont déjà est déjà les moins remboursés d'Europe, alors que nos voisins espagnols sont quasi intégralement dédommagés. » (Jean-Yves Astouin)

> Plusieurs types d'innovations se développent pour les camions : l'hydrogène, l'électrique (sur les 19 et les 26 tonnes), des corridors de camions électriques en roulement entre Lille et Marseille pour optimiser les temps de recharge et de pauses des conducteurs (testées par CEVA) ... « mais la FNTR estime qu'il faudrait investir 53 milliards d'euros pour transformer la totalité du parc, le tout dans un contexte où les consommateurs ne payent pas les coûts de transport ! » (Jean-Yves Astouin)

Le fret ferroviaire reste le maillon faible

L'exposé de Pierre Saracino a permis de prendre la mesure du retard accumulé en la matière :

> Une fuite en avant. En 1995 la part modale du fret ferroviaire était la même en France et en Allemagne. Depuis les courbes se sont inversées. En Allemagne, 250 licences d'entreprises ferroviaires et 70 entreprises de proximités ; en France 27 licences et 6 entreprises de proximité seulement.

> Seuls 9% des marchandises passent par le fret ferroviaire (contre 19% en Allemagne, 30% en Suisse et en Autriche et 45% dans les pays baltes). Les investissements en la matière sont deux fois moins élevés en France qu'en Allemagne ou en Italie (et quatre fois moins qu'en Suisse !).

> Cela induit un retard technologique très important (freins manuels, couplage manuel, entrepôts « embranchés » mais qui ne peuvent pas mettre en place de système viable, importance des 16 000 km de lignes (sur 28 000 au total) non-électrifiées, sur lesquelles on roule encore au diesel...). On note quand même les avancées sur l'ERTMS (harmonisation de la signalétique à l'échelle européenne), le pilotage des aiguillages ou la digitalisation, ...

> SNBC : objectif de doublement de la part modale du ferroviaire, de 9 à 18%. Mais la plupart des acteurs (et donc des auditeurs) sont pessimistes sur ce sujet. Et si la meilleure stratégie pour favoriser le fret ferroviaire était de ne pas améliorer les infrastructures routières ?!

GPMM : de l'outil ultra-carbonné des Trentes Glorieuses, au symbole de l'articulation réindustrialisation / décarbonation

Les interventions d'Hervé Martel et de Frédéric Vigouroux nous ont permis de réaliser l'ampleur des transformations en cours dans la zone la plus émettrice de France :

> Ambition d'articuler réindustrialisation et décarbonation du maritime (« les armateurs ne parlent que de ça, tout le secteur est mobilisé sur les changements de carburant – avitaillement au gaz, amoniac, méthanol, fuels bio-sourcés de synthèse, ... + sur les branchements à quai à horizon 2030 ») et de la chaîne de transport (en travaillant la connexion avec le ferroviaire, en dégageant du foncier près des voies d'eau, en travaillant le report modal et l'avitaillement du GNL) (Hervé Martel)

> 11 milliards d'investissements, dont 8 de la part d'acteurs privés, 2 des acteurs publics, et 1,4 du GPMM. Le développement de projets de transformation (Arcelor ferme une cheminée pour mettre un four électrique pour 250 millions d'euros), d'économie circulaire industrielle, de développement d'ENR (éolien flottant, hydrogène vert, usine de production de SAF, gigafactory de panneaux solaires, ...). (Hervé Martel)

> Un décalage entre l'ambition des projets et le niveau des infrastructures, notamment routières et ferrovières, dûes à la période de construction de la ZIP de Fos (Trente Glorieuses et coup de frein dû au choc pétrolier). « L'arrivée de l'industrie décarbonée va nécessiter plus de transports de matériaux. Aujourd'hui on a plutôt une trombose. Si besoin on doit faire participer les acteurs industriels au financement de ces infrastructures ! » (Frédéric Vigouroux)

L'explosion des besoins énergétiques (dans un contexte d'offre tendue)

Comme dans les autres sessions, les intervenants et les auditeurs ont noté l'importance de l'électricité nécessaire pour parvenir à décarboner...

> « Pour un bateau de croisière en électrique, il faudra 18 mgwatts de puissance, c'est l'équivalent d'une petite ville ! » « Pour garantir le fonctionnement de toutes les entreprises qui arrivent sur la ZIP, on a besoin de 4 ou 5 gigawatt de plus... C'est l'équivalent de la consommation électrique de toute la région PACA ! » (Hervé Martel)

> « Les choix énergétiques ne sont pas encore stabilisés, même si on se doute que la réponse sera celle d'un mix énergétique du côté des bateaux (amoniac, méthanol, GNL GNV et nucléaire). Mais des E-fuel, il n'en aura pas pour tout le monde ! » (Patrice Bergamini)

> « Le méthane vient de Chine, le GNV pose des problèmes de gestion des pleins, le GNL vient du Qatar, de la Chine ou des US, sur l'hydrogène vert il y a le projet de pipe-line entre Barcelone et Marseille mais avec l'interrogation sur l'hinterland adéquat... Bref la question du sourcing des énergies nous préoccupe. » (Patrice Bergamini)